

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

---

Cześć XXXII. — Wydana i rozesłana dnia 16 lipca 1880.

---

**88.****Dokument koncesyi z dnia 11 czerwca 1880,**

na kolej żelazną parową z Bozenu do Meranu.

**My Franciszek Józef Pierwszy,  
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

król apostolski węgierski. król Czech, Dalmacyi, Kroatyi, Sławonii, Galicyi, Lodomerji i Illirji; Arcyksiążę Austriacki; Wielki Książę Krakowski, Książę lotaryński, salzburski, styryjski, karyntyński, kraiński, bukowiański, górno i dolno szląski; wielki książę siedmiogrodzki; margrabia morawski; uksiążęcony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy hr. Antoni Brandis i Henryk Böhm podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei żelaznej parowej z Bozenu do Meranu, łączącej się z koleją południową, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać proszącym koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 11 marca 1876 (Dz. u. p. Nr. 38), w sposób następujący:

**§. 1.**

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej z Bozenu do Meranu, łączącej się z koleją południową.

**§. 2.**

Kolej ta wybudowana być ma jako drugorzędna ze szlakiem normalnym.

Sposób budowy, jakoteż urządzenia ruchu odpowiadać powinny projektom szczegółowym przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mającym i warunkom technicznym, które będą ustanowione.

W tej mierze starać się należy, aby koszta budowy były jak najmniejsze, a ponieważ chyżość największa pociągów na tej kolei nie może wynosić więcej nad 20 kilometrów na godzinę, przeto pozwala się na wszelkie ułatwienia, jakie z powodu tej małej chyżości są dopuszczalne.

Wagony, szyny i inne części składowe żelazne, tudzież wszelkie przedmioty potrzebne do urządzenia i utrzymania kolei, nabyte być muszą z fabryk krajowych.

Projekta techniczne budowy i urządzenia kolei przedstawić należy ministerstwu handlu wcześniej, a dotyczące się tego, jakoteż wszelkie inne rozporządzenia władz nadzorczych rządowych wykonywać jak najściślej.

Podobnież uczynić powinni koncesyonaryusze pod względem budowy wszystko, czego by jeszcze ministerstwo handlu wymagało ze względu na dobro publiczne i trzymać się obowiązujących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Budowę dolną kolei wykonać można tylko pod jeden tor.

Koncesyonaryusze zobowiązują się wejść w rokowania ze Spółką uprzyw. kolei południowej względem używania jej dworca w Bozen, jakoteż względem urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i tyczącą się tego umowę przedstawić Rządowi do zatwierdzenia. Gdyby budowie rzeczonego dworca miały być powiększone na potrzeby nowej kolei, koszta ztąd powstałe poniosą koncesyonaryusze.

Gdyby umowa ze Spółką kolei południowej nie przysłała do skutku, koncesyonaryusze mają wprowadzić prawo wybudować własny dworzec, są jednak obowiązani urządzić połączenie z tamtą koleją i przynajmniej do obrotu osobowego urządzić wspólną służbę dworcową.

Co się tyczy warunków takiego połączenia, jakoteż urządzenia wspólnej służby dworcowej do obrotu passażerskiego, poddadzą się koncesyonaryusze orzeczeniu ministerstwa handlu, jeżeliby się nie zgodzono w tej mierze z koleją, z którą ma nastąpić połączenie.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby się nie zgodzono, on sam poda warunki wzajemnego używania wagonów kolei krajowych sąsiednich i zbiegu kolei idących z kopalni i zakładów przemysłowych.

Koncesyonaryusze są jednak obowiązani pozwolić za wynagrodzeniem kosztów, ażeby koleje łączące, które przedsiębiorstwa przemysłowe, mające siedziby nad koleją koncesyonowaną, zechcą zbudować dla dowozu płodów swoich, zostały do dworców kolei doprowadzone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy.

### §. 3.

Koncesyonaryusze obowiązani są w przeciągu trzech miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego, rozpocząć budowę kolei, która ukończona być ma i oddana na użytek publiczny w przeciągu lat trzech, licząc od tego samego terminu, tudzież przez cały okres koncesyjny utrzymywać w ruchu bez przerwy.

Jako rękojmię dopełnienia tego zobowiązania i wszystkich innych koncesyą przepisanych, złożyć mają koncesyonaryusze Rządowi kaucyą w sumie 200.000 złotych waluty austriackiej.

Kaucyą złożyć należy w gotówce albo w papierach publicznych, w których wolno lokować fundusze sieroce.

Kaucya ta zwrócona będzie po ukończeniu budowy dolnej kolei koncesyonowanej.



Akta i dokumenty z tego powodu spisać się mające, wolne są od stępli i opłat.

#### §. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takowych ze względu na dobro publiczne.

Koncesyonaryusze obowiązani są przyspieszyć, o ile to od nich zależy, hipoteczne odpisanie parcel nabytych pod budowę kolei, jakoteż wykonanie środków, które stosownie do ustawy z dnia 19 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 70) są potrzebne do zabezpieczenia w księgach dla kolei żelaznych stosunków prawnych, w związku z tem zostających, i dołożyć starania, ażeby przed sprostowaniem hipotecznem stanowczy pomiar gruntów i zamknięcie rachunków jak najspieszniej były ukończone.

#### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń które w przyszłości wydane być mogą.

Wszakże pod względem ruchu pozwala się w myśl artykułu VII ustawy z dnia 11 marca 1876 (Dz. u. p. Nr. 38) odstąpić od wszystkich środków bezpieczeństwa przepisanych w porządku ruchu kolei żelaznych o ile ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które wyda ministerstwo handlu.

W szczególności uwalnia się koncesyonaryuszów od obowiązku zaprowadzenia właściwego obrotu nocnego na tak długo, dopóki czyste dochody kolei w dwóch latach ruchu po sobie następujących nie przyniosą najmniej 5 proc. odsetków od kapitału zakładowego.

#### §. 6.

Co się tyczy obowiązków dla zakładu pocztowego, stosowane będą przepisy następujące:

1. Koncesyonaryusze obowiązani są przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową podług przepisu §-fu 68 Porządku ruchu na kolejach żelaznych i do tego celu wyznaczyć zarządowi pocztowemu w pociągach osobowych lub mieszanych, które zarząd pocztowy wskaże, najwięcej zaś w trzech pociągach na dobę w każdym kierunku odchodzących, przedział, a gdyby do przewozu używano wagonów parowych, miejsce, przedziałowi odpowiadające, do przewozu posyłek pocztowych. Koszta odpowiedniego urządzenia tych przedziałów ponieść ma zakład pocztowy.

Jeżeliby zażądano jeszcze innych usług, koncesyonaryusze obowiązani są spełnić je tylko za umówionem wynagrodzeniem.

Programy ruchu pociągów, przeznaczonych do przewożenia poczty, będą układane podług przepisów, jakie obowiązywać będą i będą zatwierdzane przez Władzę nadzorczą.

Jeżeliby w przerzeczonym przedziale większe pakiety listowe lub torby z listami pomieścić się nie mogły, zarząd kolei wyznaczyć winien do tego celu inne bezpieczne miejsce w pociągu.

Koncesyonaryusze obowiązani są oświetlać przedziały do służby pocztowej tak samo jak wagony osobowe; kosztu niezwyčajnego oświetlenia wnętrza wagonów i ich opalenia ponosić będzie zakład pocztowy.

2. Zarząd pocztowy ma prawo przydawać swoich dozorców do posyłek, którymkolwiek pociągiem takowe odchodzą.

Urzednicy pocztowi, konduktorowie i słudzy, mający dozór nad posyłkami, jakoteż ci ze służby pocztowej, którzy wysłani będą dla doglądania lub wyuczenia się czynności pocztowych na kolei żelaznej, którzy to ostatni okazać powinni zaświadczenie przełożonej dyrekcyi pocztowej, przewożeni będą bezpłatnie.

Zarząd pocztowy, wysyłając którymkolwiek pociągiem pocztowym pocztę listową, ma prawo poruczyć zarządowi kolejowemu przez koncesyonaryuszów ustanowionemu, ażeby użył swoich ludzi do przewiezienia bezpłatnie tej poczty listowej.

3. Do wykonywania służby pocztowej wyznaczony będzie bezpłatnie w stacyi końcowej w Meranie stósowny pokój i izba na rzeczy w budynku kolejowym, a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb służby pocztowej, zawarta będzie osobna umowa względem wynagrodzenia, które ma być za to płacone jako czynsz najmu.

Wewnętrzne urządzenie, utrzymanie w porządku, oświetlenie i opalanie tych lokalności jest rzeczą zarządu pocztowego.

4. W tych dworcach, w których urzędy pocztowe nie będą ustanowione, koncesyonaryusze obowiązani są wyznaczyć na żądanie zarządu pocztowego swoich ludzi do pośrednictwa pomiędzy pociągami kolei a służbą pocztową w odbieraniu i wydawaniu posyłek pocztowych, tudzież bezpiecznie takowe zachowywać, póki nie będą oddane zakładowi pocztowemu a to za wynagrodzeniem, które wyznaczy administracya pocztowa.

Gdzieby zdaniem administracyi pocztowej służba pocztowa tego wymagała, koncesyonaryusze obowiązani są wyznaczyć ludzi swoich do pomagania w ładowaniu i wyładowaniu posyłek pocztowych za wynagrodzeniem tej pomocy odpowiedniem.

W obudwu przerzeczonych wypadkach, zarząd pocztowy zastosuje się ile możności do szczególnych stosunków miejscowych w tych stacyach, w których zaprowadzona będzie tylko ograniczona służba dzienna.

Korespondencye między dyrekcyą lub radą zawiadowczą kolei a jej podrzędnymi czynnikami, tyczące się zarządu kolei, tudzież korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odnośnych częściach kolei przez sługi kolei.

## §. 7.

Koncesyonaryusze zobowiązują się, że urządziwszy linie telegraficzne, potrzebne do ruchu kolei i dawania sygnałów, w którym to względzie zawrzeć muszą osobną umowę z zakładem telegrafów rządowych, pozwolą ich używać do korespondencyj rządowych i prywatnych.



Rządowi wolno będzie założyć własne linie na gruncie przez koncesyonaryuszów nabytym lub w ogóle na potrzeby kolei używanym bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia, a gdyby założona została osobna linia telegraficzna kolejowa, przymocować druty telegrafów rządowych do słupów telegrafu kolejowego.

Koncesyonaryusze zapewniają bezpłatną pomoc ze strony służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić na swojej kolei materiały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich dworcach i stacyach.

Koncesyonaryusze obowiązani są zawrzeć wcześniej osobną umowę z zarządem telegrafów rządowych co do wszystkich przerzeczonych stosunków.

### §. 8.

Na kolei w §. 1 wzmiankowanej zaprowadzone będą tymczasowo tylko wagony dwóch klas do obrotu osobowego.

Wagony pierwszej klasy urządzone być powinny tak, jak wagony pierwszej klasy na innych kolejach a wagony drugiej klasy przynajmniej tak, jak wagony trzeciej klasy na innych kolejach.

Do przewozu podróźnych ustanawia się następującą taryfę najwyższą od osoby i kilometra.

I klasa . . . . . 5·0 c. wal. austr. srebrem

II „ . . . . . 3·0 „ „ „ „

Gdyby się okazała potrzeba jeszcze większego zniżenia cen przewozu, koncesyonaryusze obowiązani są na żądanie Ministra handlu, albo zniżyć odpowiednio ceny przewozu wagonami drugiej klasy, albo zaprowadzić jeszcze jedną klasę (dla stojących) z ceną po 2·0 centa wal. austr. srebrem od osoby i kilometra.

Taryfy przewozu podróźnych opierać się powinny zresztą na przepisach ustawy z dnia 15 lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 64).

### §. 9.

Do przewozu towarów na kolei koncesyonowanej ustanawia się następującą taryfę najwyższą od tonny i kilometra w centach wal. austr. srebrem:

#### A. Posyłki pospieszne.

1. Od zwyczajnej pošyłki pospiesznej . . . . . 20 c.
2. Od pošyłki pospiesznej ulegającej zniżeniu, t. j. od mleka i wytworów mlecznych, jarzyn, świeżego mięsa, chleba itd., jakoteż od naczyń próżnych, odsyłanych napowrót, połowa kwoty powyższej.

#### B. Posyłki zwyczajne.

1. Od pošyłki zwyczajnej . . . . . 12 c.
2. Od pošyłki zwyczajnej ulegającej zniżeniu, t. j. od węgla kopalnego, koksu, zboża, wytworów mącznych, ziemniaków, nawozu, drzewa, kamieni budulcowych i wapiennych pełnemi wagonami przewożonych, od żelaza i towarów żelaznych ordynarnych, gdy są oddane w ilości najmniej 5000 kilogramów . . . . . 8 c.

W razie potrzeby zaprowadzone być mogą za zezwoleniem Ministra handlu taryfy osobne ze zniżonemi cenami dla wszelkich innych przedmiotów, których przewóz ze względu na położenie kolei jest dla niej ważny.

Klasyfikacya towarów i wszelkie przepisy dodatkowe, tyczące się przewozu towarów, jakoteż opłaty poboczne, podlegają zatwierdzeniu Ministra handlu.

#### §. 10.

Ministrowi handlu służy prawo zniżenia taryf każdego czasu w tym przypadku, gdy kolej w dwóch latach ruchu po sobie następujących będzie miała czystego dochodu najmniej 5 proc. kapitału zakładowego. Podobnie w przypadkach niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności i paszy w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, Minister handlu ma prawo zniżyć według potrzeby ceny przewozu tych przedmiotów, wszakże tylko tak, aby te ceny zniżone nie były niższe od cen przewozu przedmiotów przewożonych na rzecznej kolei za najmniejszą opłatą.

#### §. 11.

Ceny przewozu osób i ładunków mogą być wymierzone w monecie krajowej srebrnej, ale należytość przyjmowana być powinna także w walucie krajowej, z dodatkiem odpowiednim wartości obiegowej.

Ceny taryfowe zamieniane będą na walutę krajową w sposób przepisany przez ministerstwo handlu.

#### §. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych a to w myśl przepisów obowiązujących na uprzyw. kolei południowej tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem wygadania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.



Koncesjonaryusze zobowiązują się obsadzać posady z uwzględnieniem wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 13.

Urzednicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów niestałych jadą koleją i okażą polecenie tej władzy, przewożeni być powinni bezpłatnie równie jak ich pakunki podróżne.

§. 14.

Osoby wydane przymusowo i więźniowie, jakoteż ich dozorecy, a ci ostatni także wtedy gdy wracają, przewożeni będą za połowę należytości passażerskiej II klasy.

Osoby te umieszczone być muszą ile możności w osobnych przedziałach, umówić się więc należy z właściwemi władzami w których dniach i którymi pociągami mają być przewożone.

§. 15.

Posylki przeznaczone na cele zakładów rządowych hodowli koni, jakoteż osoby które takowe odstawiają, przewożone będą za opłatą niższą jak transporty wojskowe.

§. 16.

Nadaje się koncesjonaryuszom prawo utworzenia Spółki akcyjnej, tudzież, celem zebrania potrzebnych funduszy prawo wypuszczenia w obieg akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa na okaziciela lub na imię opiekujących, które na giełdach austriackich sprzedawane i urzędownie notowane być mogą.

Obligacyj z prawem pierwszeństwa nie wolno wypuszczać w obieg przed ukończeniem kolei.

Suma zebrana za pomocą tychże nie może przewyższać połowy kapitału zakładowego po strąceniu sumy, którą administracya państwa na zasadzie ustawy z dnia 11 marca 1876 (Dz. u. p. Nr. 38), zaliczyć ma koncesjonaryuszom na koszt budowy.

Jeżeli obligacje z prawem pierwszeństwa wydane będą na walutę zagraniczną, kwota wyrażona być ma także w walucie austriackiej.

Obligacje z prawem pierwszeństwa umorzone być powinny pierwszej niż akcje.

Spółka utworzyć się mająca wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonaryuszów; statut spółki podlega zatwierdzeniu ze strony Rządu.

§. 17.

Koncesjonaryusze mają prawo zakładać ajencye w kraju i za granicą, jakoteż urządzić sposoby przewozu osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 18.

Rząd ma prawo przekonywać się czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i zarządzić aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd.

Komisarz przez Rząd ustanowiony, mocen jest bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi działającej jako dyrekcya spółki, tudzież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać uchwały i rozporządzenia sprzeciwiające się ustawom lub statutom spółki albo publicznemu dobru.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, koncesyonariusze obowiązani są ze względu na połączony z nim ciężar, płacić do skarbu państwa wynagrodzenie ryczałtowe roczne, które Rząd wyznaczy.

### §. 19.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, na lat dziewięćdziesiąt licząc od dnia dzisiejszego, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi, gdy określone w §-fie 3 zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowymi.

### §. 20.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia gotowej kolei w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryuszów gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej w srebrze, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia w okresie koncesyjnym kapitału zakładowego imiennego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu, w którym to razie jednak powyższa kwota roczna podwyższona być ma o 10 procent.

Celem wynagrodzenia koncesyonaryuszów, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić im będzie rentę, wyrównyującą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą odbierać będą w ratach półrocznych aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci im jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rent rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Suma imienna kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu Rządu a do niej należą:



- a) kosztu robót przygotowawczych i sporządzenia projektów;
- b) kosztu budowy i pierwszego urządzenia ruchu (t. j. aż do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej kolei koncesyonowanej), jakoteż wszelkie inne wydatki, które oprócz wzmiankowanych w ustępie a) trzeba będzie pokryć koniecznie w skutek budowy koncesyonowanej kolei i otwarcia ruchu;
- c) pięćprocentowe odsetki interkalarne od kapitałów płaconych podczas budowania aż do otwarcia ruchu na całej kolei koncesyonowanej w miarę postępu budowy i urządzenia ruchu, po strąceniu dochodów czystych z części kolei pierwszej na użytek oddanych i odsetków od pieniędzy wniesionych a nie zaraz użytych, atoli tylko o tyle, o ile takie interkalarne odsetki rzeczywiście były płacone; odsetków od kapitałów, które koncesyonaryusze z własnych funduszków wyłożą na budowę, w żadnym razie liczyć nie należy;
- d) kosztu zebrania kapitału a względnie kwota dozwolonej i przez Rząd zatwierdzonej średniej straty na kursie w skutek gromadzenia kapitału w gotówce za pomocą puszczenia w obieg akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, kosztu stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzenia ruchu i jeżeli kosztu będą należycie wykazane.

## §. 21.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani gotową kolej odstąpić za wynagrodzeniem innemu przedsiębiorstwu budowniczemu, gdyby administracya uznała to za potrzebne albo stosowne i tego zażądała.

Co do sposobu i wysokości tego wynagrodzenia, najpierw obie strony ugodzić się z sobą powinni.

Gdyby ugoda taka nie przyszła do skutku, zapłacone być ma wynagrodzenie równe tej kwocie kapitału w gotówce, którego wysokość oznaczona być ma podług §. 20, gdyby administracya państwa kolej odkupowała.

## §. 22.

Kolei wzmiankowanej w §fie 1ym niniejszego dokumentu koncesyjnego zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od podatku dochodowego i opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był wprowadzony na czas budowy i jeszcze lat dwadzieścia, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej kolei;
- b) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału, jakoteż budowy i urządzenia kolei aż do czasu otwarcia ruchu;
- c) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj, tudzież obligacyj z prawem pierwszeństwa i kwitów tymczasowych, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów.

## §. 23.

Gdy koncesya utraci moc swoję i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei ukoncesyonowanej, mianowicie gruntu, budowli ziemnych i sztucznych, całej dolnej i wierzehnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależności, jako to: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach do zajazdu i odjazdu, domów dla strażników i dozorców, ze wszystkimi urządzeniami należącemi do machin stałych i ze wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, machin ruchomych, narzędzi, tudzież innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymywania ruchu i do tego zdatne, przedmioty te przejdą bezpłatnie na własność państwa w takiej ilości lub wartości, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu objętemu kapitałem zakładowym.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą należności w gotówce w §. 20 ustanowionej, bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkimi wyżej wspomnianymi, do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoję straci, jak i w razie odkupienia kolei zatrzymają koncesyonaryusze na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jako to: piece do koksu i wapna, odlewnie, fabryki machin i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do których zbudowania lub nabycia Rząd ich upoważnił z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

## §. 24.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającemi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając koncesyonaryuszom prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami, w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia jedenastego miesiąca czerwca, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątego, Naszego panowania trzydziestym drugim.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taaffe r. w.**

**Korb r. w.**

**Kriegs Au r. w.**



## 89.

## Umowa z dnia 7 lipca 1880,

która na zasadzie ustawy z dnia 11 marca 1876 (Dz. u. p. Nr. 38), tudzież najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 11 czerwca 1880 pomiędzy c. k. ministerstwem handlu i c. k. ministerstwem skarbu w imieniu Rządu z jednej a panami hrabłą Antonim Brandisem i Henrykiem Böhmem, jako koncesyonaryuszami kolei żelaznej bożeńsko-merańskiej z drugiej strony, w dniu i miejscu poniżej wyrażonem zawarta została, jak następuje:

## §. 1.

Rząd zobowiązuje się wypłacać koncesyonaryuszom kolei żelaznej bożeńsko-merańskiej na zasadzie ustawy z dnia 11 marca 1876 (Dz. u. p. Nr. 38) i najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 11 czerwca 1880 zaliczki skarbowe w sumie miliona złotych wal. austr. papierami, przynoszące odsetki i które mają być użyte na rozpoczęcie natychmiast i wybudowanie tej kolei.

## §. 2.

Zaliczki na budowę, które w myśl §. 1 mają być udzielone, wypłacane będą w tym samym stosunku, w którym koncesyonaryusze a względnie ich następcy prawni wykonywać będą roboty i dostarczać materiałów na zasadzie wykazów roboty, potwierdzanych przez czynniki rządowe, do nadzoru nad budową ustanowione, a to éwierócznie z dołu, w c. k. ministeryalnym urzędzie płatniczym w Wiedniu, za nieostęplowaniem potwierdzeniem odbioru.

## §. 3.

Raty zaliczkowe, koncesyonaryuszom wypłacać się mające, wymierzane będą następnie:

1. Za każdy kilometr budowy dolnej po wykonaniu go (nabycie gruntu, roboty ziemne, roboty pomocnicze i budowle inżynierskie), jeżeli ogólna długość wykonanej budowy dolnej wynosi mniej niż 20 kilometrów, liczyć się będzie 30.000 zł., jeżeli wynosi 20 lub więcej, ale mniej niż 25 kilometrów, 33.000 zł. a jeżeli wynosi 25 kilometrów lub więcej, 36 000 zł.

Kawałki budowy dolnej mające mniej niż 100 metrów długości, nie będą brane w rachubę przy wymierzaniu całkowitej długości wykończonej budowy dolnej.

Po całkowitem wykończeniu budowy górnej można będzie liczyć kosztu budowy dolnej z wykończoną budową górną w kwocie 37.500 zł. za kilometr.

2. Materiały do budowy górnej liczone będą po 11.500 zł. na każdy kilometr.

3. Za wykończenie budowy górnej i zwirowanie liczyć się będzie po 3.500 zł. na kilometr.

4. Za budynki, jak tylko zostaną dachem nakryte, liczyć się będzie 100.000 zł.

5. Za park ruchomy liczyć się będzie, ile podług dowodów kosztuje, aż do sumy ogólnej 200.000 zł.

Kosztu robót przygotowawczych, dozoru nad budową, jakoteż odsetki interkalarne, wymierzane będą w ten sposób, że do wydatków na budowę, wymierzonych podług poprzednich przepisów, przyczyni się 7 od sta na przerzeczony kosztu.

O ile materiał, który do powyższych obliczeń ma być wzięty w rachubę, nie jest jeszcze częścią składową kolei, koncesyonaryusze udowodnić mają, jako nabyli ten materiał na własność.

Na tych częściach kolei, któreby z powodu, iż później wybudowana być ma grobla regulacyjna na Adydze, w związku z niemi będąca, lub z jakiegokolwiek innych przyczyn, najprzód tylko tymczasowo wykonane być miały, budowa dolna nie będzie wcale brana w rachubę do wymierzenia rat zaliczkowych, budowa górna zaś tylko o tyle, ile na nią użyto materiału budowy górnej; aż do największego wymiaru długości odpowiednich, ostatecznie wykonanych części kolei.

Urzędnikowi, którego Rząd ustanowi do nadzoru nad budową wolno będzie przeglądać każdego czasu książki i dowody rachunkowe koncesyonaryuszów.

#### §. 4.

Sumy zaliczkowe, koncesyonaryuszom wypłacić się mające, wynosić będą 40% wydatków na wszystkie już uskutecznione roboty po stracaniu zaliczek poprzednio otrzymanych.

Jak tylko zaliczki na budowę, koncesyonaryuszom wypłacone, wynosić będą ogółem 800.000 zł., dalsze zaliczki wydane być mogą tylko w tym razie i tylko w takiej sumie, gdy i o ile niewypłacona jeszcze reszta sumy ogólnej zaliczek, t. j. 1,000.000 zł. wynosi więcej niż 40% wydatków potrzebnych jeszcze dowodnie na całkowite dokończenie kolei i urządzenie ruchu.

Po wprawieniu w ruch całej kolei wypłacić należy koncesyonaryuszom także pozostałą jeszcze resztę ogólnej sumy zaliczek, t. j. 1,000.000 zł., która to reszta reprezentuje ratę subwencyi na koszt wszystkich budów i urządzeń w poprzedzającym paragrafie nie wyszczególnionych.

#### §. 5.

Zaliczki rządowe, w powyższy sposób wydane, stanowią pożyczkę, którą Rząd daje koncesyonaryuszom.

Na zabezpieczenie tej wierzytelności pożyczkowej z odsetkami i należnościami pobocznymi dają koncesyonaryusze Rządowi, aż dopóki jej nie zwrócą, prawo zastawu na wszystkich pod budowę kolei nabytych gruntach i budowlach na nich wzniesionych, jakoteż na wszystkich do tego celu zgromadzonych materiałach, z prawem pierwszeństwa przed wszystkimi z jakiegokolwiek tytułu pochodzącymi wierzytelnościami.

Koncesyonaryusze obowiązani są wyjednać niezwłocznie hipoteczne wpisanie prawa zastawu dla zaliczki rządowej w wykazie hipotecznym ksiąg dla kolei żelaznej, który dla kolei koncesyonowanej będzie sporządzony, a na czas aż do sporządzenia wykazu hipotecznego zabezpieczyć skarbowi prawo zastawu wydaniem dokumentu zastawu.

#### §. 6.

Od zaliczki rządowej, koncesyonaryuszom udzielonej, płacone będą odsetki po pięć od sta rocznie, począwszy od początku drugiego roku ruchu.

Atoli na rachunek tego obowiązku płacenia odsetków w czasie od początku drugiego aż do końca dziesiątego roku ruchu, Rząd nie może w żadnym razie żądać więcej niż połowy zwyżek rocznego dochodu z ruchu.

Gdyby od początku drugiego roku ruchu połowa zwyżki dochodu z ruchu w jednym roku otrzymanej, przewyższyła sumę potrzebną na opłacenie 5% odsetków od zaliczki rządowej, odnośną zwyżkę użyć należy najprzód na umorzenie zaległych jeszcze pięćprocentowych odsetków a następnie na umorzenie kapitału dłużnego, który nadto, jeżeliby po upływie trzydziestego roku ruchu całkiem lub



w części nie był opłacony, poczynawszy od tej chwili każdego czasu może być wypowiedziany.

Za pierwszy rok ruchu uważać się będzie w tym razie, jeżeli otwarcie ruchu nastąpi w pierwszej połowie roku, rok otwarcia ruchu, jeżeliby otwarcie nastąpiło w drugiej połowie roku, czas od dnia otwarcia ruchu aż do końca następnego roku.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani zwrócić skarbowi niezwłocznie otrzymane zaliczki z odsetkami po 5%, gdyby terminów budowy ustanowionych w najwyższym dokumencie koncesyi z własnej winy nie dotrzymali.

### §. 7.

Celem zabezpieczenia sobie szczególnego interesu, który Rząd mieć będzie, udzielając zaliczek na budowę, jakoteż dla doglądania budowy pod względem technicznym zastrzega on sobie prawo ustanowienia urzędnika, któryby wszelkimi sposobami, jakie tylko uzna za dobre, czuwał nad tem, aby wszelkie fundusze na budowę kolei w §fie 1ym wzmiankowanej i urządzenie ruchu dostarczone, użyte były rzeczywiście i odpowiednio celowi.

Koncesyonaryusze a względnie ich następcy prawni obowiązani są wynagrodzić kosztą tego szczególnego nadzoru nad budową w kwocie, którą ustanowi ministerstwo handlu.

### §. 8.

Rząd zastrzega sobie, że dopóki państwo będzie miało stosunki finansowe z przedsiębiorstwem kolei w §fie 1ym wzmiankowanym, będzie mu służyło prawo mianowania jednego członka rady zawiadowczej, gdy koncesya przejdzie na Spółkę akcyjną.

### §. 9.

Dla zabezpieczenia praw, których administracya państwa na zasadzie umowy niniejszej nabywa, koncesyonaryusze przeznaczają na zastaw kaucyą w sumie 200.000 zł. w myśl §fu 3go dokumentu koncesyjnego złożoną, bez uszczuplenia osobnej odpowiedzialności, która na niej ciąży w myśl §fu 3go.

### §. 10.

Umowa niniejsza wygotowana została w jednym nieostęplowanym egzemplarzu, który pozostawać będzie w rękach Rządu.

Koncesyonaryuszom wydaje się odpis wierzytelny.

Wiedeń, dnia 7 lipca 1880.

W imieniu Rządu:

C. k. Minister handlu:

**Kremer** r. w.

C. k. Minister skarbu:

**Dunajewski** r. w.

W imieniu koncesyonaryuszów:

**Hrabia Antoni Brandis** r. w.

**Henryk Böhm** r. w.

